Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Auto i Turysta

ROK I
Nr. 1

KWIECIEŃ
1930

Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu

CENA **80** GR.

Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, KWIECIEŃ 1930 Nr. 1

* * *

Le Touring Club Polonais par l'intermédiaire de son organe adresse son salut à la grande famille des Touring Clubs réunis dans l'Alliance Internationale de Tourisme ainsi qu'à tout le monde touristique.

Désireux de participer au développement des chemins internationaux de tourisme qui engloberaient aussi la Pologne, nous nous appliquerons à assurer à tous ceux qui désireraient visiter notre pays les commodités suffisantes dans toutes nos stations de tourisme.

Et si l'on nous demande si la Pologne a quelque chose de spécial à servir dans le domaine du tourisme, voici notre réponse:

En visitant la Pologne vous visiterez un des pays les plus intéressants de l'Europe, un pays de culture ancienne. Depuis les cimes couvertes de neiges éternelles des Tatra, par les vallées fertiles de la Vistule, par les grandes forêts de Tuchola et Białowieża, la région lacustre de Pomorze (Poméranie) jusqu'à la mer Baltique — vous connaîtrez sur un espace relativement restreint le pays, ses monuments historiques intéressants et sa population aux coutumes originales et particulières.

Arrivez! Nous vous assurons notre accueil le plus cordial:

Polski Touring Klub

* * *

The Polish Touring Club sends through his organ his most sincere greetings to the great family of Touring-Clubs, united in l'Alliance Internationale de Tourisme, and to the whole touring world.

In the desire of enlarging the international touring tracks so that they may encompass also Poland, we shall try to provide every possible accomodation for the visitors from abroad.

And if somebody asks if Poland has anything worth seing with regard to tourisme, we shall reply:

Poland is one of the most interesting countries of Europe and has old cultural traditions. You shall get acquainted with the snow-clad Tatra, fruitful valleys of Vistula, the Puszcza-Tucholska and Białowieska (splendid forests), the lakes of Pomorze. You shall visit the country, see its interesting monuments and relics of the past and get acquainted with the people quite different from yours.

Come to Poland and be sure that you will be received friendly and cheerfully.

Polski Touring Klub

* * *

Mit dieser ersten Nummer unseres Blattes übermittelt der Polnische Touring-Club an die grosse Familie der in der Alliance Internationale de Tourisme vereinigten Touring-Clubs, sowie an die ganze touristische Welt seine besten Grüsse.

Unser heissester Wunsch ist es, dass die Wege, die die internationale Touristik schreitet, auch auf Polen sich verbreiten, und darum wird es unsere grösste Sorge sein, einem Jeden, der unser Land bereist, die weitgehendsten Bequemlichkeiten in unseren sämtlichen touristischen Stationen zu schaffen.

Und wenn jemand an uns die Frage stellt, ob der ausländische Tourist wirklich in Polen etwas findet, was sehenswürdig ist, können wir mit voller Zuversicht antworten:

Polen besuchend, besucht Ihr eines der interessantesten Länder Europas, — ein Land der altertümlichen Kultur.

Hier lernt Ihr die interessantesten Denkmäler der polnischen Kultur kennen, — da sehet Ihr auf einer verhältnismässig kleinen Landfläche, ganz verschiedene Welten — von den mit ewigen Schnee bedeckten Gipfeln des Tatra-Gebirges, über die fruchtbaren Weichsel-Täler, die Kaschuba-Schweiz bis an das grünlichschimmernde Balticum.

Und darum kommt und seid überzeugt, dass Ihr den wärmsten Empfang in unserem Land finden werdet. Willkommen!

Polski Touring Klub

Do czego dążymy...

Auto — Automobilista!

Do niedawna, a nawet jeszcze dzisiaj, były to synonimy luksusu, zbytku lub manji sportowej.

Auto — słowo, mające magiczny wpływ na urzędników skarbowych i powodujące bezapelacyjne powiększenie podatku dochodowego lub majątkowego.

Auto — pojęcie, wyrabiające właścicielowi opinję człowieka bogatego, nie mającego co robić z pieniędzmi, a żądnego emocjonujących rozrywek szybkości, lub zaspakajającego swój snobizm.

Auto zarobkowe — taksówka, autobus czy ciężarówka, złote źródło dochodów; interes, o którym można nie mieć pojęcia, w który pakuje się ostatni grosz, bo „na pewno“ doskonale się na tym zarabia.

Motocykl — „demon szybkości“, bardzo hałaśliwy, należący do półgłówka, który chce jaknajprędzej kark skręcić.

Oto, mniej więcej ,pojęcia, któremi niestety jeszcze dotychczas określa się u nas w szerokich masach automobilizm i jego znaczenie.

Bardzo powoli przenikają poglądy, że automoblizm w życiu narodu odgrywa ogromną, dodatnią rolę;

że auto osobowe, to nie jest sportowa ekstrawagancja lub snobizm, lecz doskonały środek lokomocji, pozwalający zaoszczędzić czas, uniezależniający publiczność od powolnych środków komunikacji, wreszcie — niedrogi środek lokomocji, pozwalający spędzić wolne chwile na łonie natury, poznać piękno naszego kraju, jego osobliwości i zabytki;

że auta użytkowe — taksówki, autobusy, ciężarówki — to potężna sieć komunikacyjna, uzupełniająca kolej i tramwaj, sieć, która przy bez porównania mniejszych nakładach, łączy ze światem szereg miejscowości i zapadłych dziur, przyśpiesza wymianę towarów, „odkrywa“ dla szerokich mas cały szereg cudów naszego kraju, pozwala zobaczyć liczne pamiątki i zakątki, leżące zdala od szlaków kolejowych;

że motocykl jest jednym z najtańszych środków lokomocji, dostępny dla ludzi niezamożnych, pozwalający na zamieszkanie zdala od ścisku i zaduchu centrów wielkomiejskich, i umożliwiający każdemu uprawianie najprzyjemniejszej turystyki, jaką jest indywidualna turystyka drogowa.

Powtarzam, pojęcia te przenikają u nas bardzo wolno i to nietylko wśród szerokich warstw obywateli, lecz, co smutniejsze, często wśród czynników więcej lub mniej decydujących, lecz zgodnie pragnących świadomie zatruć życie automobiliście.

A przecież automobilizm, jako całość bardzo skomplikowana, wymaga poważnej opieki i wyraźnego doń ustosunkowania, jako do czynnika, mającego doniosłe znaczenie w dalszym naszym rozwoju kulturalnym, gospodarczym i państwowym.

W porównaniu z zagranicą stawiamy w tym kierunku pierwsze kroki, kroki chwiejne i niezdecydowane, a życie nie czeka...

Błędne posunięcia i brak wyraźnego programu odbija się fatalnie na rozwoju automobilizmu, doprowadza do zmarnowania zaangażowanych w samochodach kapitałów, zniechęca i rujnuje ludzi.

Sprawa podatków, dróg, uzdrowienie stosunków w handlu samochodami i materjałami eksploatacyjnemi, sprawa warsztatów, garaży, uporządkowania stosunków w komunikacji autobusowej, sprawa szoferów i szkolnictwa samochodowego, sprawa materjałów pędnych, sprawa własnego przemysłu samochodowego i wiele innych zagadnień bezpośrednio lub pośrednio związanych z automobilizmem, czekają na rozwiązanie, a czekać długo nie mogą bez narażenia naszego życia gospodarczega, kulturalnego i turystycznego na poważne, może niepowetowane straty.

Jednym z naczelnych zadań „Auta i Turysty“ będzie podnoszenie tych spraw, publikowanie odnośnych materjałów i faktów, otwieranie na te tematy dyskusji, precyzowanie wymagań i potrzeb.

Każde z tych zagadnień — to rzecz, szczególnie w naszych warunkach, bardzo skomplikowana i wymagająca głębokiego, zdrowego ujęcia.

Zainteresowani, t. j. właściciele samochodów i motocykli, mają tu coś do powiedzenia, lecz powiedzieć będą mogli tylko wtedy, gdy będą zorganizowani, gdy szeroko pojęta samopomoc uniezależni ich od wyzysku i nieuczciwego kupca, pośrednika lub przedsiębiorcy, a poprze zdrowe jednostki, firmy i organizacje, gdy zbiorowy głos będzie miał wpływ na decyzje władz, często powierzchownie obznajomionych z nasuwającemi się problematami.

Te zadania pragnie zrealizować Sekcja samochodowa Polskiego Touring Klubu.

Organizację i metody pracy oparto na wzorach podobnych organizacyj zagranicznych, jak ADAC niemiecki, AA angielskie i amerykańskie, Sekcje samochodowe Touring Klubów francuskiego, belgijskiego, włoskiego i innych.

Są to organizacje, liczące dziesiątki i setki tysięcy członków, dające im potężną opiekę i szereg realnych korzyści, jak pomoc drogowa, reperacje, garaże, tryptyki, asekuracje, zniżki przy zakupach, zapewnienie miejsc po zniżonych cenach w hotelach, restauracjach, kawiarniach, teatrach i t. p. organizowanie i dawanie wszelkich informacyj, dotyczących turystyki. W ogólnych sprawach automobilizmu organizacje te mają wiele do powiedzenia i opinja ich jest często decydująca.

Taką organizację, obejmującą wszystkich zainteresowanych, musimy we własnym interesie stworzyć i stworzymy.

A więc wszyscy do szeregu!

Nikogo, we własnym interesie, nie powinno zabraknąć!

Wiesław Modzelewski
Prezes Sekcji samochodowej
Polskiego Touring Klubu.

AUTOMOBILIŚCI! PISZCIE DO „AUTA I TURYSTY“!

Turystyka

Autem dookoła Polski

Wycieczki wakacyjne Polskiego Touring Klubu.

Nadchodzące już niedługo miesiące letnie, zmuszają nas do poważnego zastanowienia się nad kwestją, w jaki sposób mamy wykorzystać urlopy. Zmęczeni szablonową monotonją miast, pragniemy choćby na krótko odpocząć w całkowicie odrębnych warunkach życiowych i terenowych.

Więźniowie miast, niewolnicy codziennego jarzma twardych obowiązków, musimy od czasu do czasu wyrwać się na swobodę, by przenosząc się z miejsca na miejsce, wchłaniać pełną piersią nowe, całkiem odmienne wrażenia i zjawiska, poznawać oraz badać nieznane dotąd okolice i środowiska.

W tej nieustannej tęsknocie człowieka miasta do beztroskiej wakacyjnej włóczęgi tkwi mądry instynkt samozachowawczy, który w cudowny sposób zamienia np. zasuszonego nad aktami urzędnika, w niestrudzonego wędrowca po dalekich i uciążliwych nieraz szlakach turystycznych.

Mądrze wykorzystane wakacje, to nie gnuśne, bezczynne i bezcelowe marnowanie drogocennego urlopu w beznadziejnej nudzie modnego letniska.

Celowo opracowany szlak turystyczny nie tylko wzmocni i zahartuje zmęczone ciało, lecz da nam tysiące odmiennych i ciekawych wrażeń, możność dokładnego poznania przeróżnych niezmiernie interesujących zakątków naszej pięknej ojczyzny, oraz bezpośrednie współżycie z ludnością.

Niestety, urlop jest krótki.

Tyle jest pięknych i ciekawych do zobaczenia rzeczy! Piesza wędrówka, za wyjątkiem turystyki górskiej, wymagającej dużej sprawności fizycznej i rutyny turystycznej nie daje możności poznania większych obszarów z powodu braku czasu.

Jazda koleją?... A więc dym, kurz, tłok, gorąco i wiele innych plag egipskich. Tego rodzaju lokomocja nie daje nam żadnych wrażeń estetycznych, niczego nie uczy, nie pozwala na kontakt z ludnością, jednym słowem nie ma nic wspólnego z prawdziwą turystyką, a w najlepszym wypadku, może być tylko sposobem dotarcia do miejscowości, służącej nam za punkt wyjścia wycieczki.

Sprężysta organizacja Polskiego Touring Klubu wprowadza do Polski nowy rodzaj **turystyki na wielką skalę,** dotychczas u nas niepraktykowanej. Są to **(okrężne wycieczki po Polsce)** w czasie wakacyjnym, przy pomocy dużych, luksusowo wyposażonych samochodów turystycznych.

Wycieczki te, trwające przeciętnie od 14-u do 16-u dni, wyruszać będą z Warszawy, udając się na kresy północno-zachodnie, południowo-zachodnie, wschodnie, oraz północne, dążąc wedle dokładnie opracowanego szlaku, obejmującego najciekawsze pod względem turystycznym okolice. Nie będą one męczące. Wygodny samochód, przebywać będzie dziennie niewielką stosunkowo ilość kilometrów, przeciętnie 80—160 klm., w przeciągu najwyżej 3—5 godzin. Reszta pozostałego czasu poświęcona będzie na zwiedzenie miejscowości, pod kierunkiem wytrawnych przewodników.

W ten sposób uczestnicy pozbawieni będą wszelkich kłopotów i trosk, związanych zazwyczaj z organizowaniem samodzielnych wycieczek turystycznych, wyborem odpowiednich do zwiedzenia objektów, wyszukiwaniem noclegów, pożywienia itp. Wszystko to uprzednio zorganizuje i przygotuje Polski Touring Klub.

Każdy uczestnik winien się zaopatrzeć w kostjum i obuwie sportowe, płaszcz nieprzemakalny, pled, oraz odpowiednią ilość bielizny, zwykłych przyborów turystycznych, mieszczących się w plecaku, lub w niewielkiej walizce, nie cięższej niż 20 klg.

Uczestników zobowiązuje regulamin, przyjęty zazwyczaj we wszelkich zbiorowych wycieczkach turystycznych.

W następnych numerach naszego pisma, ogłoszone będą dalsze wycieczki okrężne, obecnie zaś podajemy termin oraz program I. wycieczki samochodowej Polskiego Touring Klubu na kresy południowo-wschodnie, z zastrzeżeniem, że program ten, ze względów organizacyjnych może ulec drobnym zmianom lub uzupełnieniom.

Wyjazd: dnia 15 czerwca b. r. o godz. 11-ej z lokalu Polskiego Touring Klubu w Warszawie, ul. Bagatela 3. Powrót dnia 30 czerwca b. r.

Czas trwania wycieczki wynosi dni 16, z tego 14 dni jazdy i 2 1-o dniowe odpoczynki.

Dzień 1-y — Warszawa — Garwolin — Kurów — Lublin — Krasnystaw — Zamość.

Dzień 2-gi — Zamość — Tomaszów — Rawa — Żółkiew — Lwów.

Dzień 3-ci — Lwów — Stryj — Dolina— Broszniów, dalej drezynami wązkotorowej kolejki do schroniska Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego na Jalu (nad rzeką Łomnicą w Gorganach).

Dzień 4-y — Część wycieczki drezynami zwiedza dolinę rzeki Mołody, Łomnicy, oraz Pietrosza w Gorganach, część zaś idzie pieszo na najwyższy szczyt Gorganów Sewolę (1835 m.), lub Popadję, poczem powrót koleją górską do Broszniowa.

Dzień 5-y — Broszniów — Kałusz — Stanisławów — Nadwórna — Delatyn — Jaremcza — Worochta.

Dzień 6-y — Koleją górską Worochta— Ardżeludża, pieszo do schroniska Polskiego



ZAKOPANE

Krzyżne Liptowskie

fot. A. Wisłocki

Towarzystwa Tatrzańskiego na Zaroślaku (3 godz.), stąd na najwyższy szczyt Czarnohory — Howerlę (2058 m.) i z powrotem do Worochty.

Dzień 7-y — Worochta — Żabie — Kosów — Kołomyja.

Dzień 8-y — Kołomyja — Śniatyn (przepustki graniczne do Rumunji) — Czerniowce (Rumunja) — Zaleszczyki.

Dzień 9-y — Zaleszczyki — Czerwonogród — Kasperowce — Okopy Św. Trójcy (przepustki do Chocimia w Rumunji, zamek, pobojowisko) — Krzywcze (największe w Polsce groty alabastrowe około 15 klm. długości) — nocleg w zamku - schronisku Tarnopolskiego Towarzystwa Turystycznego.

Dzień 10-y — Krzywcze — Czortków — Buczacz — Podhajce — Brzeżany.

Dzień 11-y — Brzeżany — Tarnopol — Zbaraż — Wiśniowiec — Krzemieniec.

Dzień 12-ty — Krzemieniec — Dubno— Łuck.

Dzień 13-y — Łuck — Kowel — Brześć.

Dzień 14-y — Brześć — Warszawa.

Długość trasy wyniesie około 2.000 klm.

Całkowite koszta (przejazd, hotele, utrzymanie, przewodnik, napiwki i t. p.). Dla członków Polskiego Touring Klubu — 475 zł., dla niecziłonków — 550.

Uczestnicy, posiadający własne auta, lub motocykle opłacają 300 zł. (członkowie P. T. C.) względnie 350 (niecziłonkowie).

Zgłoszenia najpóźniej do 1.VI. r. b. Przy zgłoszeniu należy wpłacić najmniej 150 zł.

Szczegółowe informacje, oraz przyjmowanie wpisów, w sekretarjacie Polskiego Touring Klubu w Warszawie, ul. Warecka nr. 11, tel. 84-28, w godz. 10 — 16.

Prof. A Wisłocki



Puszcza Białowieska fot. prof. A. Wisłocki



PLAN WYCIECZKI

P. T. K.

(Do artykułu str. 5)

To i owo

POMOC NA SZLAKACH

Niemiecki Touring Klub projektuje wprowadzenie flagi, która służyłaby za sygnał wzywający pomocy. Flaga ta, prostokątnego kształtu, ma być koloru czerwonego, na środku ma mieć umieszczony na białym, owalnym tle czarnemi literami napis: „pomocy".



Niemiecki Touring Klub zwrócił się do wszystkich klubów automobilowych z wezwaniem, aby w interesie ogółu automobilistów, kluby te propagowały wprowadzenie „flagi pomocy".

212 MILJONÓW DOCHODÓW DAŁA W R. 1929 TURYSTYKA AUTOMOBILOWA SZWAJCARJI

Według statystyki dyrekcji ceł, odwiedziło w roku 1929 Szwajcarję 131.000 automobili.

Licząc po 3 osoby na 1 samochód, otrzymamy cyfrę 420.000 osób, które pozostawiły w Szwajcarji 125 milj. fr. szw., czyli okrągłą sumkę 212 milj. zł. Nie trzeba udawadniać ile ta suma znaczy dla bilansu handlowego małej Szwajcarji.

Szwajcarja też, jest jednem z państw, w którem turystyka automobilowa, cieszy się specjalną opieką.

Technika

Zalety i wady napędu na przednie koła w samochodach osobowych i innych

Sprowadzenie do Polski pierwszego samochodu osobowego z napędem na przednie koła stało się pewnego rodzaju sensacją, która posłużyła za temat do wielu dyskusyj i sporów.

Bez wątpienia, napęd wyłącznie na przednie koła ma swoje bezsporne zalety, ale ma też i pewne wady, a w związku z tem, ma też i przeciwników, którzy chcą to uważać raczej za przemijającą „modę", niż za decydujący zwrot w konstrukcji samochodu. Sama idea napędu na przednie koła nie jest nową i już w 1904-tym roku widzimy samochody z napędem na przodzie, budowane przez holenderską firmę Spyker, a nieco później na wyścigach w Ameryce samochód konstrukcji Millera osiąga niezaprzeczalne zwycięstwo.

Najwięcej zainteresowania w kierunku rozwoju samochodów z napędem przednim, wykazali konstruktorzy francuscy, stosując napęd na przednie koła w szeregu samochodów małej mocy.

Ostatnio i Amerykanie powrócili do zarzuconej idei i obecnie kilka marek amerykańskich stosuje napęd na przednie koła (Packard system Millera — Auburn — Cord).

Samochody z napędem na koła przednie, należy podzielić na dwie zasadnicze grupy.

W pierwszej grupie spotykamy się z samochodami o klasycznej, lub zbliżonej do klasycznej, budowie przedniej osi — w drugiej mamy do czynienia z niezależnem zawieszeniem kół przednich, które, jak to później zobaczymy, jest bardziej odpowiednie, niż układ klasyczny.

Ponieważ samochodów z napędem na koła przednie u nas w Polsce w użytku prywatnym prawie niema, pozwolę sobie, wyliczając zalety i wady tego rozwiązania konstrukcyjnego, skorzystać z poglądów wypowiadanych przez powagi francuskiego świata technicznego jak Faroux i inni oraz wskazówek firm produkujących, odrzucając wyraźną reklamę.

Sama nazwa „napęd na przednie koła" wskazuje, że mamy tu do czynienia z przeniesionym z tyłu do przodu mostem tylnym, w którym karter deferencjału i kół zębatych napędowych jest przymocowany do ramy, stanowiąc jedną całość z blokiem silnika.

Mechanizm kierowniczy może być w tym przypadku klasyczny lub podwójny. Ten ostatni stosowany bywa przy niezależnem zawieszeniu kół przednich.

Pierwszą i bodaj najważniejszą zaletą napędu na przednie koła będzie fakt przyłożenia siły napędzającej zawsze w kierunku jazdy.

Rezultatem tego będzie znacznie łatwiejsze skręcanie i trzymanie się przepisowej strony drogi ponieważ, jak to widzimy na rysunku, samochód z napędem na przednie koła nie będzie „wynoszony na środek drogi pod wpływem siły, przyłożonej do tyłu samochodu i działającej w kierunku strzały. (patrz rysunek Ia i b).

W samochodzie zwykłym przy skręcaniu podczas jazdy szybkiej lub po śliskiej drodze następuje poślizg kół przednich tak długo dopóki opór tych kół o powierzchnię drogi, nie zdoła zmienić pierwotnego kierunku wozu. (Rys. 2 a i b).

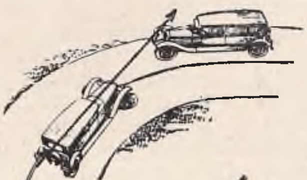
Przy tego rodzaju poślizgu, który przy napędzie na koła przednie nie może mnieć miejsca, następuje znaczne zużycie opon, a tem samem koszt eksploatacji zwykłego samochodu jest pod tym względem większy.

Nie mniej korzystnym wydaje się napęd na przednie koła przy wyjeżdżaniu z głębokich kolei naszych dróg gruntowych lub błotnistych względnie piasczystych odcinków drogi. Skręcone przednie koła zwykłego samochodu, jak widzimy na rysunku, w posuwaniu się naprzód samochodu działają jak hamulec nie dozwalając do wyjechania z kolei. Nieraz kierowca długo musi „brnąć" głęboko wyjeżdżoną koleją dopóki nie trafi na drobne wzniesienie, umożliwiające kołom wydostanie się na brzeg kolei.

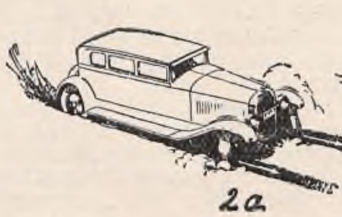
Nic podobnego nie spotykamy przy napędzie na przednie koła, gdyż w tym przypadku koła przednie, nie będąc popychane, lecz ciągnąc same, z łatwością wejdą na stromy brzeg najgłębszej koleiny i wyprowadzą samochód na odpowiedniejszą drogę.

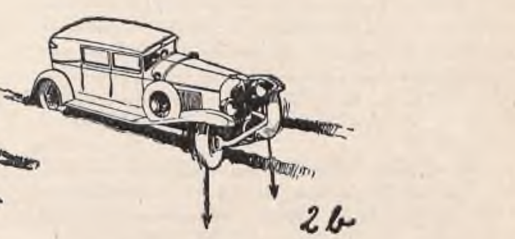
Można to upodobnić do jazdy na dwukółce z napędzanemi kołami, holującą inną dwukółkę.

(Takie przodki motorowe miały zastosowanie w artylerji motorowej austrjackiej).


1a


1b


2a


2b

Praktyka dowiodła, że samochody z napędem na przednie koła posuwają się z łatwością po głębokim śniegu, gdzie zwykłe samochody nie mogą przejechać, ponieważ przy skręcaniu nie „ubijają" przed sobą śniegu, ustawionemi pod kątem, kołami przedniemi. (ryc. 3a 3b).


3a

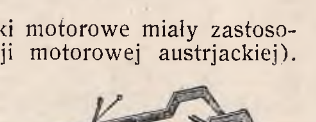

3b

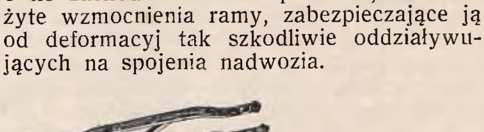
Znane jest nam wszystkim doskonale zarzucanie samochodu zwykłego, zwłaszcza jeżeli tył tegoż jest nieobciążony. W takim przypadku koła tylne przylegają za słabo do powierzchni drogi, ślizgają się i samochód zarzuca.

W samochodach osobwych z napędem na przednie koła, te ostatnie są zawsze dostatecznie obciążone wagą silnika i mechanizmu napędowego, a więc zawsze posiadają dostateczną adhezję przy jeździe po równinie i dzięki temu zarzucanie samochodu nie może mieć miejsca.

Trzecią bezsprzeczną zaletą napędu na przednie koła, jest możliwość zastosowania ramy nader prostej w konstrukcji, nie posiadającej żadnych wygięć ztyłu, niezbędnych do umożliwienia ruchów pionowych tylnego mostu. (Ryc. 5a 5b).

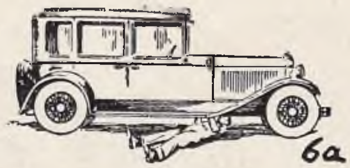
Ma to wielkie znaczenie, gdyż pozwala na znaczne obniżenie środka ciężkości samochodu przez obniżenie siedzień, (ryc. 4a i 4b) a nawet podłogi samochodu, lub też, o ile zachodzi ku temu potrzeba, na należyte wzmocnienia ramy, zabezpieczające ją od deformacyj tak szkodliwie oddziaływujących na spojenia nadwozia.

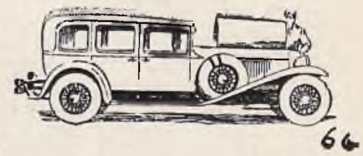

5a


5b


4a


4b


6a


6b

Przeniesienie napędu na przód, dało możność usunięcia nadmiernie ciężkiego, ze względu na karter, mostu tylnego, ulegającego różnorodnym szkodliwym naprężeniom podczas jazdy, oraz, zmniejszenia ciężaru niezawieszonego samochodu, co jak wiadomo, nadzwyczaj dodatnio wpływa na spokojną, równą jazdę bez wstrząśnień, gdyż odpowiednio zwiększony ciężar zawieszony, nie pozwala na gwałtowne podrzucanie nadwozia na wybojach. Przy napędzie nowym nie mamy już przenoszenia siły od przodu do tyłu zapomocą długiego wału kardanowego obracającego się z szybkością wału korbowego i podlegającego nieustannym wibracjom. Tego rodzaju przenoszenie siły powoduje wielkie straty, obniżając wydajność silnika. Przy nowym napędzie mamy dwa wałki kardanowe krótkie, prawie nie podlegające wibracjom.

Dzięki temu, że dawny most tylny stanowi jedną całość z silnikiem i znajduje się na samym przodzie samochodu, stało się możliwem przeniesienie bębnów hamulcowych z kół bardziej ku środkowi wozu i zamocowanie ich na karterze mechanizmu napędowego, a łącznie z tem znaczne uproszczenie w budowie hamulców na przednie koła.

W wyniku tej drobnej, napozór, zmiany została zmniejszona waga kół przednich czyli zmniejszony ciężar niezawieszony samochodu, co dodatnio wpływa na stateczność maszyny podczas jazdy. Jednocześnie umożliwiony został większy skręt kół przednich, a więc ułatwiona jazda po wąskich drogach lub ulicach.

Znaczny skręt kół przednich (na samochodach Auburn-Cord do 42°), nie jest tu niebezpiecznym nawet dla samochodów krótkich, gdyż dzięki temu, że koła przednie nie są pchane, lecz ciągną, niema obawy wywrócenia wozu ku przodowi (przez chłodnicę), jak to miało miejsce niejednokrotnie z Fordami starego typu, przy ostrych wirażach podczas szybkiej jazdy.

Przełożenie siły pociągowej do przodu samochodu ma zbawienny skutek dla kieszeni właściciela maszyny, gdyż zabezpiecza samochód od szeroko omawianego w swoim czasie „schimmy" kół przednich, dotkliwie dającego się odczuć na długotrwałości mechanizmu kierowniczego i gum.

Samochód z napędem na przednie koła nie zna zjawiska „schimmy" i dlatego też stosowanie opon balonowych, bez których obecnie jazda jest nie do pomyślenia, nie spotyka żadnych zastrzeżeń.

Należy jednak zaznaczyć, że zniknięcie „schimmy", spowodowane zostało w większym stopniu niezależnem zawieszeniem kół przednich, stosowanem przy napędzie na przednie koła, niż samym napędem, jakkolwiek i przy klasycznem rozwiązaniu przedniej osi ujemny wpływ „schimmy" nie daje się stwierdzić w takim stopniu, jak w samochodach z napędem na koła tylne.

Najbardziej przykrą funkcją kierowcy jest bezwątpienia częsty dogląd mechanizmu napędowego i smarowanie tegoż, co jest zazwyczaj związane z „układaniem się" pod samochodem i co odstrasza od nabycia samochodu przez tych wszystkich, których nie stać na utrzymanie kierowcy.

Nowoczesna konstrukcja napędu, zmienia całkowice sytuację, sprowadzając poprzednie uciążliwe zabiegi do zwykłego otwarcia maski i odpowiedniego nasmarowania trących się części, lub dokręcenia którejkolwiek ze śrub lub śrubek (ryc. 6a i 6b).

Ta łatwość doglądu i naprawy maszyny, skłania mimowoli do większej pielęgnacji samochodu i bezwątpienia wpływa dodatnio na przedłużenie jego użytkowania, a tem samem obniża koszta eksploatacji pojazdu mechanicznego.

Zgrupowanie prawie wszystkich mechanizmów samochodu w jednem dostępnem miejscu, tak trafnie z punktu widzenia prostoty konstrukcji i wygody pomyślane, wymaga większej uwagi ze strony kierowcy podczas jazdy, gdyż jedno mocniejsze zderzenie, a cały samochód w jednej chwili staje się nieużytecznym rumowiskiem żelaza. Ma to coprawda znaczenie tylko dla samochodów wyścigowych, gdzie nie mają zastosowania mocne zderzaki, lecz wiemy, że w niektórych wypadkach i zderzaki nie ratują od katastrofy. Również skupienie wszystkiego na przodzie maszyny, a szczególniej ustawienie tam karteru deferencjału pozostawia bardzo mało miejsca na chłodnicę, ten ważny organ silnika samochodowego.

Napędzanie kół przednich komplikuje również mechanizm kierowniczy, a wiadomem jest, że tylko prostota konstrukcji, gwarantuje niezawodność działania.

Jakkolwiek przy zastosowaniu napędu na przednie koła znacznie obniżamy koszt osi tylnej samochodu, to jednakże bardziej złożona konstrukcja osi przedniej, nie pozwala na obniżenie ogólnego kosztu maszyny.

Wszystkim automobilistom dobrze jest znane „wycie trybów" czyli wzajemnie uderzanie się wyrobionych zębów kół zębatych. O ile w zwykłym samodzie ta „muzyka" tylnego mostu jest poniekąd umiejscowiona, tu w przypadku bezpośredniej styczności karterów mechanizmów napędowych z ramą samochodu, może powstać zjawisko rezonansu, nader przykrego dla jadących.

O ile w samochodzie osobowym, stosunkowo niezbyt długim, prawidłowe rozłożenie ciężaru przy napędzie na przednie koła nie jest rzeczą zbyt trudną, o tyle w samochodach ciężarowych i autobusach zapewnienie należytej adhezji kół przednich jest rzeczą nader utrudnioną, ponieważ główny ciężar wozu spoczywa na kołach tylnych i z tego powodu przy wjeżdżaniu na strome pochyłości silny poślizg kół przednich może uniemożliwić posuwanie się samochodu.

Dlatego też do samochodów półciężarowych i ciężarowych oraz autobusów wskazanem jest stosowanie napędu raczej na cztery koła niż tylko na przodzie.

Kpt. Jerzy Kulesza

Motocykl

Motocykl przyjaciel turysty

Mając na myśli turystykę przy pomocy mechanicznego środka lokomocji, nie możemy zapominać o motocyklu, który dla większości jest z wielu względów bardziej dostępny niż najmniejszy nawet samochód.

Przy wszelkiego rodzaju projektach wycieczek, musimy przedewszystkiem brać pod uwagę koszt nabycia, eksploatacji, garażowania i naprawy maszyny.

Jakkolwiek obecnie można wcale niezły, używany samochód nabyć za kilka tysięcy złotych, a więc nie wiele co drożej od nowego motocykla z wózkiem, to jednakże posiadacze takich „okazji", czychają przedewszystkiem na gotówkę, której brak zmusił ich do ogłoszenia „niebywałej okazji".

A ponieważ wielu jest powołanych, a nie wielu wybranych, którzy w dzisiejszych ciężkich czasach posiadają choćby niewielki zapas gotówki — tranzakcja zazwyczaj nie dochodzi do skutku. Zupełnie inaczej sprawa przedstawia się z motocyklem. Ciężka konjunktura gospodarcza zmusza sprzedawców jak najbardziej „przychylać" się do życzeń nabywców i dziś nabycie motocykla na roczne i dłuższe spłaty nie jest wcale rzadkością.

Jaka pozycja jest największa w utrzymaniu samochodu? Jego obsługa i garaż. Przy motocyklu obsługa zasadniczo odpada. Doprowadzenie motocykla do porządku po jeździe przez samego jeźdźca, widziane jest bardzo dobrze, podczas gdy obmywanie z błota samochodu osobiście przez właściciela, wywołałoby u nas raczej głosy zgorszenia, a nawet pewnej pogardy niż uznania. Dalej, choćby najmniejszy samochód, wymaga garażu, gdy motocyklowi wystarczy kąt w przedpokoju, albo mała budka, w której z trudnością zmieściłby się większy gatunek doga. Cztery koła samochodu i dość znaczny ciężar podwozia wymagają przynajmniej trzykrotnego zapasu gum w porównaniu z motocyklem, nie mówiąc już o materjałach pędnych, których nawet mały samochód zużywa znacznie więcej, niż przeciętny motocykl.

Trzeba być dobrym fachowcem, aby samemu naprawić uszkodzony samochód. Do tego koniecznem jest posiadanie choćby małego warsztaciku. A ilu motocyklistów daje sobie rady bez zwracania się do warsztatów samochodowych lub motocyklowych, jeżeli chodzi o wyregulowanie tego lub innego zespołu, zmianę poszczególnych części, lub inne drobne naprawy. Tylko przy tak zwanych kapitalnych remontach zawodowi warsztatowcy, mają okazję do „obskubania" z gotówki motocyklisty.

Czem się to tłomaczy? Rzecz bardzo prosta. Nieskomplikowany i dostępny zewsząd mechanizm motocykla pozwala każdemu w bardzo krótkim czasie szczegółowo zapoznać się ze wszystkiemi tajnikami silnika i podwozia motocyklowego. Zresztą motocyklista pozostawiony sam sobie, musi prędko nauczyć się dawać sobie radę, aby nie być pośmiewiskiem dla cyklistów, podczas gdy automobilista zawsze ma coś na swoją obronę, no i w najgorszym razie może nawet przenocować w samochodzie, czekając spokojnie, aż mu kto z przejeżdżających pomoże. Motocyklista nie jest tak widoczny, nikt mu tak chętnie nie przyjdzie z pomocą. Chcąc nie chcąc „musi wejść w porozumienie ze swą maszyną i być nie tylko kierowcą, ale i dobrym mechanikiem.

Nie przeczę że łatwiej jest dać sobie radę z jednym cylindrem, niż z sześcioma i że trudno od każdego automobilisty wymagać, aby sam zdołał zmienić blok cylindrów, podczas gdy motocyklista robi to bez trudu, ale musimy przyznać bezstronnie, że niema motocyklisty, któryby choć jako tako nie znał się na motorze, a iluż automobilistów umie tylko kręcić kierownicą i naciskać pedały.

Jeżeli mówimy o kierowaniu czy też prowadzeniu maszyny, musimy zaznaczyć, że motocykl jest znacznie łatwiejszy do prowadzenia niż samochód i nauka jazdy na motocyklu, dla umiejącego jeździć na rowerze, sprowadza się tylko do zaznajomienia się z operowaniem dźwigniami na kierownicy i dźwignią skrzynki przekładniowej.

Ponieważ samochód zwykły musi się trzymać przeważnie dróg bitych, automobilista nigdy nie może przeżywać tych emocji, co motocyklista pnący się po górskich ścieżynach. Tam gdzie może dojść motocykl, nie można nawet myśleć o dojechaniu samochodem o małej mocy.

Podobno niektórzy twierdzą, że motocykl trzęsie. Osobiście mogę stwierdzić, że jadąc po „kawalersku" samochodem, można wprost pogubić pasażerów z tylnego siedzenia. — A zresztą i na to jest sposób: balony na koła i jazda jak po maśle, — a że trzeba wtedy trochę zwolnić tempa, bo maszynę zarzuci, to trudno — kto chce jechać wygodnie musi jechać wolno.

Mówiąc o motocyklu zapomnieliśmy o jednej najważniejszej rzeczy, że samochód to właściwie powóz ze stale wprzęgniętemi końmi, gdy motocykl, zasadniczo przeznaczony do jazdy wierzchem, z powodzeniem może być zaprzęgnięty do lekkiej przyczepki i — zamiast motocykla — wierzchowca mamy samochód — powóz. Ta metamorfoza motocykla daje mu kolosalną przewagę nad samochodzikiem i ostatecznie przesądza o wartości motocykla jako lekkiego i szybkiego motorowego środka lokomocji doskonale nadającego się do turystyki.



W tytule niniejszego artykułu podkreśliłem, że motocykl jest przyjacielem turysty. I faktycznie: wiezie go tam, gdzie mógłby go donieść tylko koń, muł lub osioł, nie domaga się ani stajni ani garażu, nie boi się ani gorąca ani chłodów, pożera minimum pożywienia — paliwa, wyjątkowo mało zdziera „zelówek", nie wymaga niańki ani opiekunki.

Czy znajdziemy lepszego towarzysza w podróży. Zdaje mi się że nie i dlatego też pp. turyści zwróćcie specjalną uwagę na tego przedstawiciela mechanicznych środków lokomocji.

Saturnin



Week-end

nap. W. G.

Stary angielski zwyczaj. Angielski, więc pewno dobry, bo przecież materjały angielskie są dobre, funty sterlingi też niezłe. A przecież niezła jest też i „sobota angielska“, tak ściśle z week-endem związana. Week-end — to poprostu koniec tygodnia, a więc według starych, na równie starym kalendarzu opartych, przesądów, jest to sobota popołudniu i niedziela. Może to i słuszny pogląd ludzi, zajętych stałą pracą w biurze, wyczekujących z utęsknieniem czerwono w kalendarzu zaznaczonej niedzieli. Lecz tego nie powiedziały chytre Angliki, że malarze polscy, co pendzlem wyczyniają dziwne harce wtedy, kiedy im się to podoba — twierdzą, iż koniec tygodnia może być zawsze. No i mają rację.

Wróćmy jednak do naszego week-endu.

Aby mile spędzić zakończenie tego paskudnego tygodnia — pełnego protestów wekslowych — próżnego w „finanse“ — jak twierdzi Kamil Mackiewicz, trzeba mieć trzy drobnostki: trochę pieniędzy, więcej gotówki i najwięcej kredytu. W ścisłym związku z tem jest się właścicielem samochodu, otrzymałeś go bowiem za 1% gotówki i 99% na kredyt pięcioletni. Kupujesz benzynę i oliwę za gotówkę, trochę jedzenia od swego „hoflieferanta“ na rachunek, namiot pożyczyłeś z zaprzyjaźnionego 584 p. p. imienia „Radion sam pierze“, radjo na tych samych warunkach, co samochód, i towarzyszkę na warunkach do omówienia. Pełen najlepszych myśli w rodzaju „Życie jest piękne“ opuszczasz w towarzystwie cudnej kobiety i irlandzkiego setera Toppiego brudne i pełne niespodzianek rogatki miasta. Licznik wykazuje 100 km., mapa... drogę, która wogóle nigdy nie istniała, Toppi — pewne zaniepokojenie. Pędzisz dalej, szukasz lasu, kwitnących pól, szemrzącego ruczaju, powietrza... (Powietrze było, ale wyszło z prawej tylnej opony.) Szukasz dalej. Po krótkiej drodze masz, czegoś chciał. Wysokopienny las zaprasza: „Szukasz szczęścia — wstąp na chwilę!“ Już zasapany samochód stoi spokojnie, już z bagażnika wyciągasz namiot i walizy, już towarzyszka wyciąga się sama, już Toppi wyciąga niewiadomo skąd niedogryzioną kość. Jedna orzeźwiająca kąpiel, włączone radjo, towarzyszka nie mówi, bo przygotowuje właśnie kolację — spokój, wypoczynek, piękne widoki naokoło i na przyszłość. Kolacja: zakąska, koniaczek, koniaczek — zakąska, parówki — koniaczek, koniaczek — kurczęta, kawa — koniaczek, koniaczek i... koniaczek, a potem... koniaaaczek...







Radjo zaczyna się włączać w różne fale i coś bredzi i wyje... „Ja się boję sama spać...“ — świst, ryk, cisza, hallo! hallo! Tu...

* * *

„O wschodzie słońca ryknęły spiże...“ Śniadanie, już bez koniaczku, gotowe. Słońce grzeje, jakby nic w życiu innego nie miało do roboty. Co chwilę wpełzasz do wody, by chociaż trochę się ochłodzić. Jeżeli za bardzo te urozmaicone zajęcia nu-



dzą, można skądś wynająć łódź i pojeździć nią po jeziorze. Jeżeli łodzi niema — to jednak dużo jest pewniej nie wynajmować jej.

Nadchodzi obiad znowu z koniaczkiem — po obiedzie urzędowa drzemka w namiocie.

Śni ci się wiosna, szczęście, a potem Niagara. To tylko przeszła ulewa i okazuje się, że leżysz w wodzie. Toppi siedzi na krześle, wokoło zalanem wodą, i dochodzi do wniosku, że „camping“ tego rodzaju nie ma wiele sensu.

Zapalasz ognisko, suszysz się, jak możesz, towarzyszka suszy ci głowę, żeś nie przewidział deszczu i że wogóle jesteś do niczego.

Powoli mija czas na miłem milczeniu, namiot nie chce się zwinąć i coś w nim nie pasuje, kufer nie chce się domknąć, bo Toppi naznosił do niego resztę kości kurczaków, starter nie działa, akumulator się wyładował.

„Prędko, prędko baśń się baje,
Lecz nieprędko rzecz się staje...“,
jak mówi stara bajeczka.

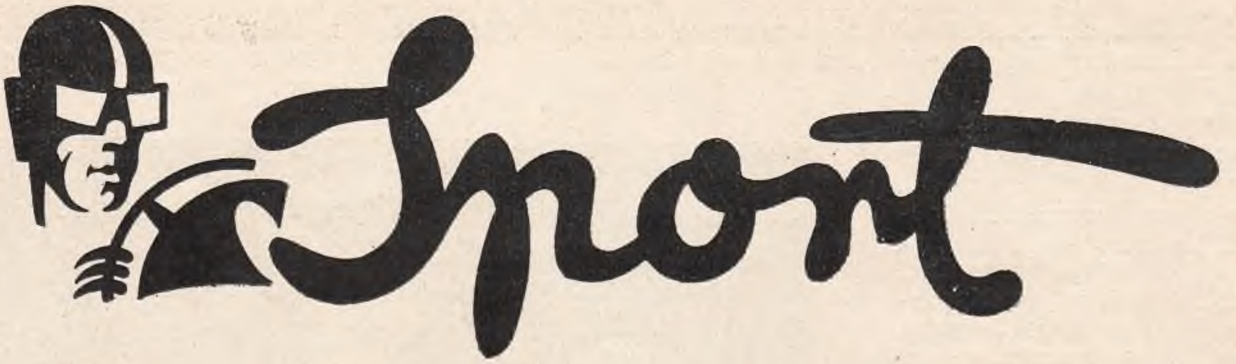
Ruszasz wreszcie ku miastu; samochód zarzuca na rozmokłej drodze, a towarzyszka też zarzuca, że week-end za krótko trwa.

Jaskrawe reklamy, ryk syren samochodowych, stukot autobusów — miasto, stop.

A potem: „Całuję twoją dłoń, Madame...“ w e e k - e n d.



„Week - End“



Kronika Sportowa

Najważniejszem zdarzeniem sportowem ubiegłych tygodni, był bezsprzecznie zjazd gwiaździsty do Monte Carlo. Z roku na rok coraz bardziej popularniejszy, zgromadził w r. b. na różnych punktach startu 116 zawodników. Bardzo ostre warunki konkurencji, wymagające uzyskania 35 — 40 klm. przeciętnej szybkości na godzinę, przy ogromnych odległościach, dochodzących do 3.756 klm. (punkt startu w Atenach), wśród ciężkich nieraz warunków drogowych sprawiły, że ze 114 startujących, tylko 88-miu zawodników przybyło do Monte Carlo w przepisanym czasie.

W drugim dniu po przybyciu, jako dalszy ciąg konkurencji, odbył się konkurs regularności jazdy.

W ogólnych wynikach, pierwsze miejsce zajął H. Petit na małym 5 HP, samochodzie francuskim Licorne. P. Petit startując z Jass przebył drogę przez Lwów, Warszawę, Berlin, Brukselę, Paryż do Monte Carlo, długości 3.518 klm. z przeciętną szybkością 40 klm. godzina, uzyskując 320.658 p.

2. Berlesco (De Soto) Jassy 3.518 km. 40 km. godz., 320.649 punktów.

3. Blin d'Orimont (Studebaker) Jassy 3.518 km., 40 km. godz., 320.396 p.

4. Van Ejck (Graham Paige) Jassy 3.518 km., 40 km. godz., 320.321 p.

5 Bignan (Fiat) Jassy 3.518 km., 41 km. godz., 320.052 punkty.

W odbywającym się, w ramach zjazdu gwiaździstego, konkursie komfortu, Wielką Nagrodę Honorową zdobył Pass na samochodzie Sunbeam. Pierwszą nagrodę w dziale karoserji otwartych otrzymał lord Clifford na samochodzie Lagonda, w zamkniętych zaś miss Brunnel na Talbot.

Zorganizowany przez Krakowski Klub Automobilowy 8-o lutego — zimowy raid na przestrzeni Kraków—Zakopane — zgromadził u startu 13 zawodników, z których tylko 8 dotarło do mety. Powodem tego były ciężkie warunki drogowe i burza śnieżna, która w wilję raidu zasypała drogi.

Pierwsze miejsce uzyskał J. Widawski (Citroën), drugie Adam Potocki również na (Citroënie), 3-cie J. Chrząszcz (Lancia).

Następnego dnia (9-go lutego) odbył się w Zakopanem na stadjonie sportowym, konkurs zręczności (gymkhana).

Zwycięzcą był Wł. Cybulski (Rugby), 2) J. Ripper (Tatra), 3) J. Chrząszcz (Lancia).

Pierwsza z pań M. Cybulska (Tatra).

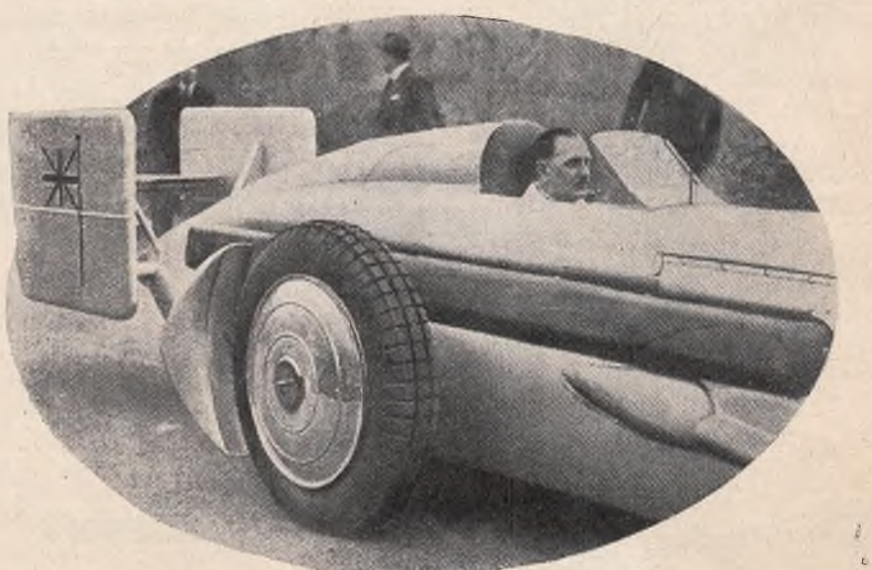
Urządzony w tym dniu wyścig motocyklowy, przyniósł zwycięstwo w kategorji 350 m³ Czerniakowi (Rugby), powyżej 350 cm³ Bogusławskiemu. W wyścigu motocykli z przywózkami, zwyciężył Hołuj na Harley'u. W gonitwie za lisem tryumfował niemiecki zawodnik Roeder na A. J. S.

23-go lutego zorganizowano w Warszawie imprezę, pod nazwą „dookoła Warszawy". Zawody polegały na uzyskaniu jak największej regularności jazdy.

Startowało 59 zawodników wypuszczanych przez startera, którym był kpt. Kulesza, co minutę. Bez punktów karnych ukończyły raid 4 maszyny, a mianowicie: 1. Rychter (Harley), 2. Docha A. Z. S. (Z. P. M.), 3. Sroczyński (Harley), 4. Sokołowski (F. N.). W losowaniu pierwsze miejsce zajął Sroczyński na Harley'u, 2-gie Rydel (Union Łódź) Motosacoche, 3-cie Drobin (Harley), 4-e Nehring (A. J. S.), 5-te Dutkiewicz (Motokonfort), 6-te Stępiński (Peugeot).

W raidzie brały udział 3 maszyny wyrobu krajowego. Na jednej z nich a mianowicie na Z. P. M. zawodnik Docha ukończył raid bez punktów karnych. Prócz tego brały udział 1 motocykl C. W. S. i Lot.

Według międzynarodowej komisji sportowej, następujące wyścigi górskie będą brane pod uwagę przy przyznawaniu zawodnikowi tytułu mistrza górskiego Europy w automobilu. — 7 czerwiec Feleac (Rumunja), 25 czerwiec Colle della Maddalena (Italia), 10 sierpień Klausenpass (Szwajcarja), 17 sierpień Rekordy górskie we Fryburgu (Niemcy), 24 sierpień Mon Ventoux (Francja), 24 sierpień. Wyścig Tatrzański (Polska), 14 wrzesień. Wyścig na Semmeringu (Austrja), 21 wrzesień Schwabenhöhe (Węgry). — W końcu angielskie mistrzostwo w Shelsley Walsh Hill (termin nieustalony). Kandydat do tytułu mistrza, musi uczestniczyć conajmniej w połowie wymienionych wyścigów. Za miejsce pierwsze otrzymuje zawodnik 5 punktów, za drugie — 4 punkty, za trzecie — 3 punkty, a za każde dalsze po 2 punkty. Przy równości punktów rozstrzyga wynik wyścigu na „Klau-



Kierowca angielski Kaye Don na „Srebrnej Kuli" (Sunbeam 4000 HP) na której zamierza przekroczyć szybkość 400 km/godz.





Wycieczki samochodowe

Każdy koniec tygodnia przynosi 36 godzin swobody i najrozmaitsze okazje poznania nowych okolic, pięknych widoków, wesołego przepędzania czasu zdala od gwaru miasta i codziennej szarzyzny.

Najlepsze opowiadanie nie dorówna zdjęciom

"Kodak"

W zimie uwięzieni w murach miasta nieraz będziecie przeglądać Wasze letnie fotografje. Wrażenia przeżyte w czasie wycieczek samochodowych staną ponownie przed Waszemi oczyma. Bez aparatu „Kodak" najpiękniejsze chwile naszego życia zginęłyby dla nas bezpowrotnie.

Kilka minut wystarczy do poznania „Kodaka"



Żądajcie błon „Kodak" w żółtem pudełku

KODAK Sp. z o. o. Warszawa, plac Napoleona 5.

Najznakomitsi Europejscy Mistrzowie Języków w Waszym Domu!

Dla języka francuskiego:



Prof. P. PASSY, prezes Międzynarodowego T-wa Fonetycznego
H. E. BERTHON, prof. fonetyki uniwersytetu w Londynie
i inni

Dla języka angielskiego:



Dr. D. JONES, prof. fonetyki uniwersytetu w Londynie
Dr. A. JAMES, prof. fonetyki uniwersytetu w Londynie
i inni

Dla języka niemieckiego:



Dr. P. MENZERATH, prof. fonetyki uniwersytetu w Bonn
Dr. W. GERLACH, prof. fonetyki uniwersytetu w Getyndze
i inni

Cały świat przyznaje, że jedynie metoda lingwafoniczna jest genjalnie obmyślonym systemem uczenia się języków.

Była ona wielokrotnie badana przez najznakomitszych językoznawców świata. Poszczególne lekcje wygłaszane są na szeregu udoskonalonych płyt gramofonowych, przy zastosowaniu najnowszych zdobyczy techniki.

Metoda Lingwafoniczna umożliwia w krótkim czasie, we własnym domu i bez niczyjej pomocy, przyswojenie sobie języka obcego bez najmniejszego wysiłku i to z najlepszym akcentem i rodzimą intonacją.

Poszczególne lekcje ułożone są pomysłowo, interesująco i pouczająco zarówno dla początkujących jak i dla tych, którzy pragną uzupełnić swoje wiadomości, zdobyte w szkole, lub własną nauką.

GDYBY przed 20 laty ktoś powiedział że w r. 1930 będzie można u siebie w domu słuchać wykładów i koncertów z Londynu, Paryża czy Berlina, bylibyśmy uważali to za absurd. Tak samo uważano przed laty filmy dźwiękowe za niemożliwe do zrealizowania: a teraz wynalazki te są rzeczywistością, dostępną dla wszystkich.

JEŻELI ZACZNIE SIĘ TERAZ,

można do lata nauczyć się rozumieć i mówić w obcym języku. Należy tylko zdecydować się na rozpoczęcie nauki i kontynuować ją metodycznie, według wskazówek, będących częścią składową każdego kursu. Ktoby nie zdążył przerobić całego kursu, ten już pierwszemi lekcjami zdobędzie skromniejszy coprawda zasób słów, lecz władać niemi będzie swobodnie i poprawnie.

12 języków!

DLATEGO niech nikt nie wątpi, że poświęcając 60 do 100 godzin (z ogółu 8.760 godzin roku) nauce obcego języka, nauczy się go rzeczywiście, jeżeli posługiwać się będzie metodą lingwafoniczną. Wiele tysięcy ludzi inteligentnych na całym świecie przekonało się w ostatnich latach, że to jest możliwe — jeżeli się stosuje tę metodę ściśle wedle jej wymagań i wskazówek.

Linguaphone jest najlepszym i najtańszym nauczycielem języków

Jeżeli 3 lub 4 osoby połączą się, wspólnie zakupią kurs jakiegoś języka i poświęcą nauce Linguaphone 100 godzin, wówczas każda lekcja kosztuje każdego tylko grosze.

KURSY NABYĆ MOŻNA NA DOGODNE RATY MIESIĘCZNE

Linguaphone

Institute w Polsce, Warszawa, Kredytowa 4.

KAŻDY może mieć najlepszego nauczyciela u siebie w domu, i korzystać z jego nauki, kiedy i ilekroć zechce. Według tej metody uczy się jednocześnie oczami, uszami i organami mowy i otrzymuje się w ten sposób wszechstronne i gruntowne wyszkolenie. Każdy przytem może być zawsze pewny, że mistrz jego da mu możliwie najlepszą wymowę.

Tu wyciąć i przesłać jako druk (5 gr.)

Do
LINGUAPHONE INSTITUTE
w Polsce
Warszawa
Kredytowa 4

Upraszam o bezpłatne nadesłanie mi ilustrowanej broszury, wyjaśniającej wyczerpująco zasady metody Linguaphone.

Imię i nazwisko ....

Zajęcie ....

Adres ....

A. T.

senpass" (Szwajcarja). Ze strony komisji A.I.A.C.R. poczynione będą starania, aby aby kluby, organizujące Wyścig Tatrzański (Polska) i na Mont Ventoux (Francja) przesunęły terminy, gdyż oba wyścigi wypadają na ten sam dzień (24 sierpień).

* * *

W tych dniach odbywa się wielki raid automobilowy przez Saharę. Trasa tego olbrzymiego raidu, który od 26 lutego — trwać będzie do 10 kwietnia, prowadzi z Algieru i Tunisu przez kamienistą i piaszczystą Saharę do Gao nad Nigrem w Afryco Centralnej. Udział w raidzie bierze 6 grup samochodów.

Że automobil nawet niedużej mocy może przebyć Saharę — świadczą wyniki ekspedycji Peugeota — która złożona z 4 automobili mocy 18 — 12 — i 6 HP., i jednego lekkiego wozu ciężarowego — przebyła w zakreślonym przez siebie czasie — 32 dniach 16.000 klm. — od Algieru do Dakkaru robiąc średnio 500 klm. dziennie.

* * *

Interesująco zapowiada się zapowiedziany na 6 kwietnia wyścig o wielką nagrodę Monaco. Barw Bugattiego, bronić będą m. in. Chiron, Williams, Etancelin.

Na Mercedes-Benzu startuje Caracciola, Austro-Daimlerze, Hans von Stuck. Prócz tego udział biorą Talbot (Biondetti, Bourlier), Alfa-Romeo (Campari, Ferrari), Steyer (Frankl) i inni.

Walka rozegra się, jak to dziś przewidzieć można pomiędzy Bugattim (Chiron-Williams) a asami niemieckiego automobilizmu, Stuckiem i Caracciolą.

* * *

Tegoroczne zapisy do słynnego wyścigu Targa Florio na Sycylji wskazują wyraźnie, że konkurencja ta będzie walką przemysłu samochodowego Italji (Alfa-Romeo) z przemysłem francuskim (Bugatti).

Silna drużyna Alfa Romeo składająca się z asów tej miary jak Campari, Brilli-Peri, Varzi, walczyć będzie z ekipą francuską Bugatti'ego, której czołowemi jeźdźcami będą Chiron i Williams.



Z przemysłu Samochodowego

W fabrykach automobilowych Opel A. G., które zostały wykupione, jak wiadomo, przed dwoma laty przez amerykański koncern automobilowy General-Motors, pracuje obecnie 7 tys. robotników przez 5 dni w tygodniu.

Program produkcyjny przewiduje zmniejszenie ilości typów, zamiast 5 typów, wyrabiane będą dwa typy, a mianowicie 4/20 HP. i 8/40 HP.

Dzienna produkcja, która wynosiła dotychczas 100 automobili, będzie w najbliższym czasie znacznie powiększona.

Rowerów, wyrabia Opel dziennie 300 do 400 sztuk.

* * *

We Francji wyprodukowano w roku 1928 — 200 tys. samochodów, t. j. 34% ogólnej produkcji europejskiej.

W roku 1929 (ścisłych dat jeszcze niema) produkcja wyniosła około 250 do 280 tys. samochodów, zatrudniając 500 tys. robotników.

* * *

Zakłady Fiat, wykazują za rok 1929 — 62,3 milj. lirów czystego zysku, podczas gdy za rok 1928 — wyniósł zysk 61,2 milj.

Dywidendy za rok 1929 płacono 12,5%. Rezerwy wzrosły na 140 milj. lirów.

* * *

Belgijski oddział Forda w Antwerpji, wykazał za rok 1929 59 milj. fr. czystego zysku. Z sumy tej, wypłacono 13 milj. tytułem 13% dywidendy od 200 tys. akcyj. Resztę przeznaczono na inwestycje.

Angielski oddział Ford Motor Company, dał czystego zysku 808.506 Ł. Dywidendy płaci 10%. Duński oddział z czystego zysku 5,84 milj. koron, płaci dywidendy również 10%.

* * *

W Stanach Zjednoczonych wyprodukowano w styczniu r. b. 234.520 sztuk automobili, podczas gdy w styczniu roku ubiegłego, produkcja wyniosła 350.620 sztuk.

* * *

Przemysł automobilowy należy do kategorji t. zw. wielkiego przemysłu. Charakteryzuje go zużycie wielkiej ilości rozmaitych surowców, o czem świadczą cyfry, dotyczące francuskiego przemysłu samochodowego za rok 1928.

W czasie tym, zużył przemysł ten 221.000 tonn stali, 41.600 tonn leizny, 4.850 t. innych metali, 36.000 t. blachy żelaznej, 4.000 t. farb i lakierów, 3.000 t. włosienia i waty itd. W ten sposób przemysł ten, który zatrudnia 500.000 robotników, a żywi przeszło 1½ miljona ludności, wyprodukował automobili wartości 6 miljardów franków.

W produkcji tej zainteresowany jest w wysokim stopniu również przemysł węglowy. Jak wyliczenia wykazują, na jeden wyprodukowany automobil trzeba zużyć 6 wagonów węgla.



JEDNOLITE OŚWIETLENIE NA PRZESZKODACH I OBJAZDACH DROGOWYCH

Na odcinkach dróg, będących w naprawie, na będących w przebudowie mostach i mostkach, spotykamy światła ostrzegawcze najróżnorodniejszego rodzaju. Zwykle światło to jest koloru czerwonego, często jednak jest ono słabe i niewystarczające. Niejednolitość ta jest też często powodem wypadków.

Podany wyżej rysunek, uwidacznia latarnię, jaką wprowadzono w Niemczech na wszystkich odcinkach dróg, będących w budowie.

Latarnia ta ma kształt trójkąta, na szybie widnieje międzynarodowy znak ostrzegawczy. W nocy jest jej światło widoczne na blisko 100 mtr.

Pożyteczną tą inowację polecamy uwadze naszych władz drogowych.

* * *

Wycieczka do Francji

Na zaproszenie Touring Clubu de France, za pośrednictwem swego delegata na Polskę p. P. Simon, Polski Touring Klub organizuje propagandową trzytygodniową wycieczkę do Francji dla swych członków i członków T. C. de France samochodami i autocarami według następującej marszruty: **Warszawa — Wrocław — Drezno — Lipsk — Weymar — Frankfurt — Moguncja — Metz — Verdun (pola bitwy) — Reims — Paryż — Dijon — Lyon — Grenobles — Digne Castelan — Les Gorges-du Verdon — Aix en Provence — Frejus — Cannes — Nicea.**

Przyjazd do Paryża nastąpi w dniu 18 maja r. b., gdzie odbędzie się uroczyste przyjęcie uczestników wycieczki przez T. C. de France, w dniu następnym wycieczka będzie na otwarciu Wielkich Targów Paryskich i na przyjęciu, wydanym przez Dyrekcję Targów, przewidziany pobyt wycieczki w Paryżu 4 dni, dwa dni wycieczka zwiedzać będzie pola bitwy pod Verdun. Miasta Cannes i Nicea przygotowują szereg atrakcji dla uczestników tej wycieczki.

Kierownictwo wycieczki spoczywać będzie w tak fachowych i doświadczonych rękach, jak dyrektora P. T. Klubu p. Wacława Rokosza, co daje uczestnikom pełną gwarancję, iż wycieczka zorganizowana będzie pod każdym względem wzorowo. Dyr. Rokosz, pragnąc aby wycieczka ta była niezatartym wspomnieniem dla jej uczestników, postanowił odbyć powrotną drogę przez Włochy, Austrję i Czechosłowację, co spotkało się z wielkim zadowoleniem zgłoszonych już uczestników.

W kilku miastach Francji, Włoch, Austrji i Czechosłowacji p. prof. A. Wisłocki wygłosi szereg odczytów o Polsce, które ilustrowane będą filmami krajoznawczemi, obrazującemi piękno naszego kraju.

P. T. Klub ma zapewnione dla swych członków paszporty ulgowe, bezpłatne wizy, zniżki przy zwiedzaniu poszczególnych objektów, oraz w hotelach, restauracjach i t. p. Wyjazd z Warszawy nastąpi w dniu 11 maja o godz. 7 rano z przed ambasady Francji. Z całej tury wycieczki dokonane będą zdjęcia filmowe i fotograficzne.

Z ramienia Touring Clubu de France towarzyszyć będzie wycieczce p. Paul Simon.

Dokładną trasę drogi powrotnej podamy wkrótce. Zapisy i informacje w biurze P. T. Klubu: Warecka 11, tel. 84-28.



Rozmaitości

W Ameryce buduje się dla klasycznego wyścigu na torze Indianopolis, 16-to cylindrowy samochód, który zamiast wodą, chłodzony będzie Aethylen-Glicolem. Tego rodzaju chłodzenie umożliwi zastosowanie bardzo malej chłodnicy.

* * *

W Stanach Zjednoczonych egzystuje 48 fabryk samochodów osobowych, a 350 marek samochodów ciężarowych.

* * *

Pewien Anglik Mr. Minchin posiadał dotychczas w swojem życiu 61 automobili i 13 motocykli. Pierwszym jego samochodem był Sizaire-Naudin. Miał potem jeszcze 5 wozów tej samej marki. Następnie miał Daracqua i zdobył na nim w Anglji nagrodę w wyścigu na wyspie Mann. Następnie kupił Mr. Minchin odrazu cztery Arjele, następnie kilka Metalurgiquów i 9 Rolls-Royc'ów. Poza tem miał w życiu cały szereg automobili różnych innych marek.

* * *

Niemiecki Związek Motocyklistów zorganizował zjazd do Berlina. Do startu stanęło 2000 uczestników, z których 1700 dojechało do celu. Start i wynik naprawdę imponujący.

* * *

Patronat św. Krzysztofa, jako opiekuna automobilistów, potwierdził ostatnio Papież Pius XI, polecając ustawienie w garażu swoim w Watykanie, statuy św. Krzysztofa.

* * *

Jeden z francuskich konstruktorów opatentował automatyczny hamulec automobilowy, który zaczyna działać z chwilą, kiedy kierowca opuści swoje siedzenie. Równocześnie wyłącza się automatycznie zapłon i tryby w skrzynce biegów tak, że automobil jest zupełnie unieruchomiony. Wynalazek ten znajdzie niezawodnie zastosowanie przy parkowaniu wozów.

* * *

Według ścisłych obliczeń National Automob. Chamber of Commerce, jeden automobil w Stanach Zjednoczonych przebiega rocznie 17.000 klm., koszt zaś przebycia jednego kilometra wynosi przeciętnie 35.95 gr. W ten sposób koszta utrzymania wszystkich samochodów w Stanach obliczone są na ogromną sumę 136 miljardów złotych rocznie.

Gdyby się udało koszt utrzymania obniżyć np. o 1 cent. na kilometrze, możnaby zaoszczędzić rocznie 2 miljardy dolarów!

* * *

W 1923 r. było we Francji 70.000, w r. 1924 — 96.000, w 1925 — 117.000, w 1926 — 137.000 motocykli, z końcem 1928 r. — 307.000 Dziś liczy Francja 400.000 motocykli. Związek klubów motocyklowych skupia w sobie 53 klubów, liczących przeszło 40.000 członków.



GABINET ZARZĄDU P. T. K.
Dyr. Rokosz z delegatem T. C. de France omawiają wycieczkę do Francji.

KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

Polski Touring Klub założony w r. 1925 z inicjatywy Ministerstwa Robót Publicznych i Automobilklubu Polski, ma na celu popieranie turystyki polskiej we wszystkich jej formach w kraju i zagranicą.

W pierwszych latach swego istnienia P. T. Klub zajmował się tylko propagandą turystyki, oraz utrzymywaniem kontaktu z pokrewnemi organizacjami zagranicą, walcząc z ciężkimi warunkami finansowymi i brakiem poparcia ze strony władz państwowych i samorządowych.

Dopiero w lecie 1928 r., po objęciu prezesury przez gen. dr. Romana Góreckiego, który okazał wielkie zrozumienie znaczenia rozwoju turystyki w życiu gospodarczem kraju, P. T. Klub rozpoczął swą właściwą działalność. W czasie tym również zostało zorganizowane, jako organ wykonawczy Zarządu P. T. Klubu, biuro, którego dyrektorem został p. Wacław Rokosz, sekretarką p. Halina Lardelli.

Skład obecnego Zarządu P. T. Klubu jest następujący: prezes — gen. dr. Roman Górecki, v.-prezesi — dr. Mieczysław Orłowicz, gen. dr. Bronisław Sikorski, dr. Zygmunt Wasserab, skarbnik — dyr. Władysław Herlaine, zastępca skarbnika — p. Aleksander Szyndler, sekretarz — adw. Jan Malewicz, zastępca sekretarza — p. Adam Wisłocki. Członkowie Zarządu pp.: Michał Czarnota-Bojarski, Jerzy Grabiański, dyr. Henryk Kozieradzki, Wiesław Modzelewski, mjr. Piotr Rudzki, Eugenjusz Olechnowicz, Teofil Drymmer, Bolesław Altdorfer, inż. Maksymiljan Dudryk, red. E. Świerczewski. Zastępcy członków Zarządu pp.: inż. Adam Tuszyński, adw. Kazimierz Watrakiewicz, inż. Juljusz Erlich. Tomicki, inż. Bolesław From, kpt. Mieczysław Wanat-Czajkowski.

Program dotychczasowej działalności P. T. Klubu, nakreślony przez jego statut i Zarząd, obejmował następujące sprawy:

1. Utrzymanie kontaktu z zagranicznemi organizacjami turystycznemi.

Od roku 1926 P. T. Klub jest członkiem Alliance Internationale de Tourisme i Conseil Central du Tourisme International, będąc oficjalnym reprezentantem turystyki polskiej na forum międzynarodowem. P. T. Klub prowadzi ożywioną korespondencję z temi organizacjami, oraz z poszczególnemi pokrewnemi ugrupowaniami turystycznemi zagranicą, podając stale informacje, dotyczące dziedziny turystyki polskiej, przesyłając materjał propagandowy i informacyjny do roczników tych organizacyj, etc.

2. Oddziały Polskiego Touring Klubu.

P. T. Klub posiada oddziały w Wilnie, Bydgoszczy, Poznaniu, Lwowie i Białymstoku. Największą żywotność okazał oddział wileński, który wydał broszurę propagandową w języku polskim, niemieckim i francuskim p. t. „2 dni w Wilnie", oraz zorganizował zwiedzanie Wilna na zasadzie czeków podróży. Prezesem oddziału wileńskiego jest dyr. Ludwik Szwykowski. Prezesem oddziału bydgoskiego jest dr. Czesław Nieduszyński, oddziału poznańskiego — dr. Adam Pachoński, oddziału Białostockiego — inż. J. Wąsowski. Oddział lwowski powstał przy oddziale Banku Gospodarstwa Krajowego we Lwowie.

W r. bieżącym P. T. Klub, idąc po drodze dalszego rozwoju, dążyć będzie do założenia oddziałów w miejscowościach dotąd nieobjętych działalnością, a zwłaszcza w ośrodkach turystycznych, jak: Katowice, Zakopane, Kraków i Gdynia, w których powstanie oddziałów jest konieczne ze względu na pomoc w organizacji wycieczek krajowych i zagranicznych po Polsce.

3. Organizacja wycieczek po Polsce.

Najważniejszym krokiem na drodze rozwoju Polskiego Touring Klubu było przeprowadzenie organizacji wycieczek Polaków z Ameryki po Polsce w związku z Powszechną Wystawą Krajową. W szczególności zorganizowano 3 wycieczki Związku Narodowego Polskiego w Ameryce i wycieczkę Unji Polskiej w Ameryce, oraz wycieczkę przemysłowców holenderskich.

Wydawnictwa.

P. T. Klub prowadzi pod kierunkiem swego v.-prezesa dr. M. Orłowicza prace w dziedzinie wydawnictw propagandowych w języku polskim i w językach obcych.

Obecnie znajduje się w druku, opracowana przez dr. M. Orłowicza, bogato ilustrowana broszura w języku francuskim, angielskim i niemieckim, p. t. „7 dni w Polsce", propagująca zwiedzanie Polski na zasadzie czeków podróży, oraz „Ilustrowany przewodnik po Polsce" dr. M. Orłowicza w języku niemieckim, który będzie zawierał plany 7 miast w Polsce. Ponadto ukazał się nakładem Polskiego Touring Klubu „Informator-Przewodnik" po Warszawie na rok 1930.

5. Nowa siedziba Polskiego Touring Klubu.

Od marca b. r. P. T. Klub wydzierżawił obszerny lokal z ogrodem i miejscem na postój samochodów przy ul. Bagatela 3 (dawny pałacyk Bacciarellego). Obecnie przeprowadza się tam gruntowny remont i otwarcie nowej siedziby nastąpi przypuszczalnie w połowie kwietnia b. r.

Lokal ten, przyczyniając się do zorganizowania życia klubowego, jest bardzo ważnym czynnikiem na drodze rozwoju P. T. K. Nazwiska prezesa Gen. Dr. R. Góreckiego i v.-prezesa Dr. Orłowicza dają rękojmię pomyślnego przeprowadzenia tych zamierzeń.



Nowa siedziba P. Touring Klubu przy ul. Bagatela 3.

Zapisy na członków P. T. Klubu przyjmuje sekretarjat Klubu w godz. 10 — 16, przyczem wpisowe wynosi zł. 6.—, składka roczna zł. 12.—, płatna w ratach kwartalnych. Tamże do nabycia znaczek klubowy po cenie zł. 6.

Sekcja Samochodowa.

Na skutek ustawicznych nalegań ze strony Touring Club'ów zagranicznych, zjednoczonych w Alliance Internationale du Tourisme, oraz ze względu na konieczność zrzeszenia szerokich mas automobilistów w Polsce, została zorganizowana w listopadzie ub. r. Sekcja Samochodowa P. T. Klubu.

Sekcja Samochodowa jest jednostką autonomiczną. Na czele jej stoi Zarząd, złożony z następujących osób: prezes — dyr. Wiesław Modzelewski, i 2 v.-prezesi: mjr. Piotr Rudzki i nacz. Eugenjusz Olechnowicz.

Organizacja Sekcji Samochodowej na prowincji oparła się na instytucji delegatów w poszczególnych miejscowościach, przyczem została opracowana specjalna instrukcja dla delegatów S. S.

Zadania Sekcji obejmują:

1. Zorganizowanie samopomocy dla automobilistów:
   a) przy zakupach pojazdów i materjałów eksploatacyjnych;
   b) przy utrzymaniu maszyny (garaż, warsztat, asekuracja, pomoc techniczna);
   c) przy jej używaniu (porady turystyczne, pomoc drogowa, zapewnienie hoteli, stacje obsługi, sieć delegatów, tryptyki).
2. Interwenjowanie w sprawach ogólnych interesów automobilistów:
   a) sprawy dróg;
   b) sprawy podatkowe;
   c) sprawy handlu samochodami i obsługi maszyn.
3. Sprawy turystyki drogowej.
4. Interwenjowanie w sprawach automobilizmu, propaganda automobilizmu, wyjaśnienie roli samochodu w całokształtcie życia narodu (względy gospodarcze, ogólno-kulturalne, turystyczne).

Sekcja Samochodowa pracuje zapomocą szeregu Komisyj, których tworzenie w miarę potrzeby przewiduje regulamin Sekcji Samochodowej.

Dotychczas zorganizowane zostały następujące Komisje:

Komisja Organizacji sieci delegatów na prowincji.

Komisja Rzeczoznawców, która dokonuje wszelkiego rodzaju porad i ekspertyz, wchodzących w zakres automobilizmu i pokrewnych sportów motorowych. (Regulamin Komisji Rzeczoznawców.)

Komisja Prawnicza ma na celu udzielanie porad prawnych w sprawach, związanych z ustawodawstwem samochodowem.

Znaczek klubowy Sekcji jest wspólny z P. T. Klubem, poza tem zaś zatwierdzone zostały czapki klubowe i znaki na samochód. Znaczki klubowe i znaki na samochód są do nabycia w sekretarjacie Klubu po cenach następujących: znaczek klubowy zł. 6, znak na samochód zł. 60. Czapki klubowe nabywać można w firmie Antoni Tuczyn przy ul. Podwale 2 po cenie zł. 19.

Członkiem Sekcji może być tylko członek P. T. Klubu.

Zapisy do Sekcji przyjmuje Sekretarjat P. T. Klubu na warunkach następujących: wpisowe zł. 6, składka roczna, oprócz składki do P. T. Klubu, zł. 12, płatna w ratach kwartalnych. Przy zbiorowych zapisach przez poszczególne organizacje (np. przez kluby sportowe) składka ta jest opłacana przez te organizacje w ratach miesięcznych.

Poza tem statut Sekcji Samochodowej przewiduje członków wspierających, którzy opłacają: a) albo składkę roczną w minimalnej wysokości zł. 100, b) albo jednorazowo conajmniej zł. 500.

Członkowie Sekcji Samochodowej otrzymują bezpłatnie dwutygodnik p. t. „Auto i Turysta”.

Komisja Finansowo-Budżetowa stara się o dostarczenie źródeł dochodów Sekcji.

Komisja Wycieczkowo-Turystyczna zajmuje się przygotowaniem planów wycieczek 1, 2, 10 i 14 dniowych w sezonie bieżącym.

Komisja Prasy i Propagandy ma na celu utrzymywanie kontaktu z prasą, organizacjami społecznemi, etc.

Poza tem Sekcja Samochodowa w dziale przedsiębiorstw i ułatwień:

a) nawiązała kontakt z kilkoma firmami w sprawie wybudowania stacji obsługi na terenie klubowym,
b) uzyskała możność kierowania swych członków do warsztatów i Dyonu Samochodowego,
c) prowadzi pertraktacje z firmami ubezpieczeniowemi w sprawie zniżek przy asekuracji samochodów członków,
d) poczyniono kroki w Ministerstwie Skarbu w sprawie uzyskania zezwolenia na prawo wydawania tryptyków dla członków Sekcji.

W programie najbliższej działalności P. T. Klubu projektowana jest organizacja sieci hotelowej, garażowej i warsztatowej, oraz uzyskanie szeregu ułatwień i zniżek w firmach samochodowych.

Sekcja Samochodowa urządza co miesiąc odczyty dyskusyjne na tematy, dotyczące automobilizmu, turystyki i krajoznawstwa, które poruszają najżywotniejsze zagadnienia z tych dziedzin.

Do POLSKIEGO TOURING KLUBU

(SEKCJA SAMOCHODOWA)

W WARSZAWIE

WARECKA 11

Imię i nazwisko ....

Adres ....

Zatrudnienie ....

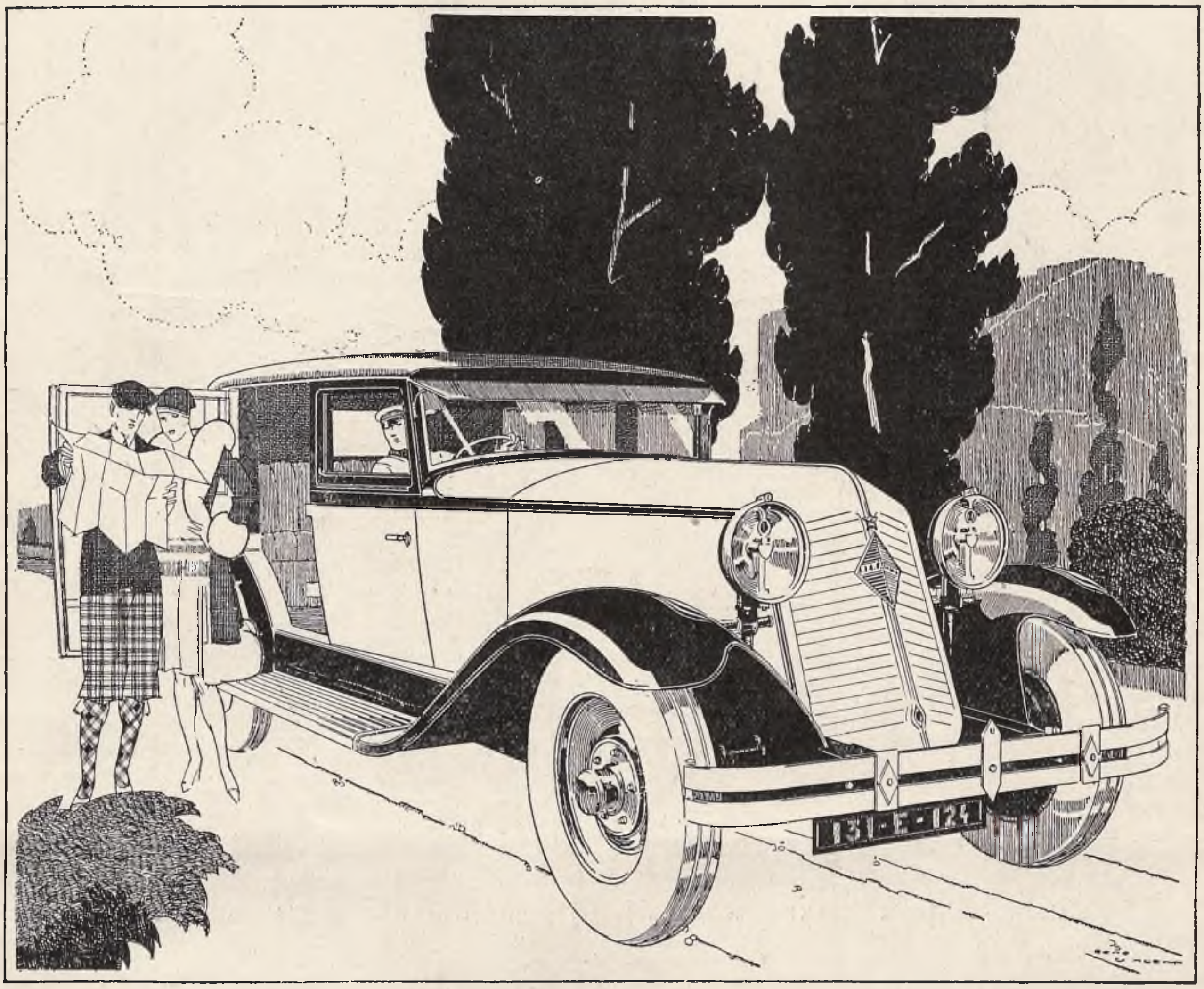
Proszę o wpisanie mnie w poczet członków Polskiego Touring Klubu (Sekcja Samochodowa), oraz o nadesłanie deklaracji, celem uzupełnienia formalności.

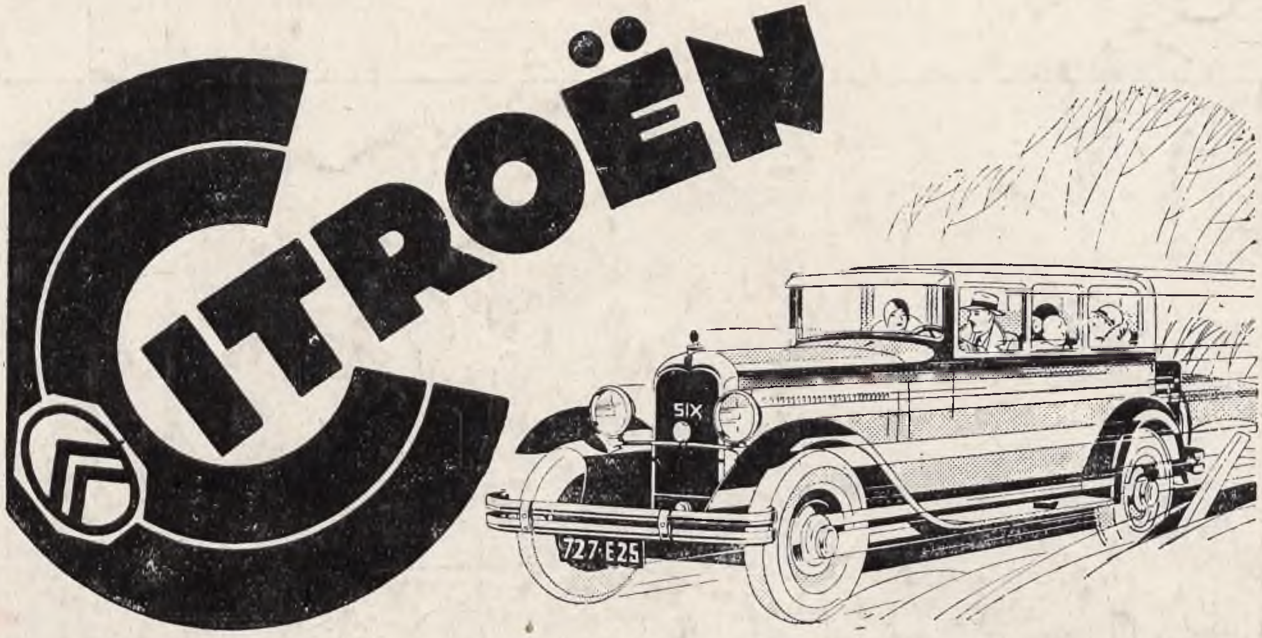
PODPIS:

.........., dn. .... 1930 r.



POSIADACZE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, KTÓRZY WSKUTEK EWENTUALNEGO PRZEOCZENIA NINIEJSZEGO NUMERU NIE OTRZYMALI, PROSZENI SĄ O PODANIE SWEGO ADRESU — ADMINISTRACJI „AUTO I TURYSTA” WARSZAWA, WARECKA 11





LICZNE ZALETY PRAKTYCZNE SAMOCHODÓW

CITROËN

w połączeniu z niebywale

NISKĄ CENĄ

w stosunku do wysokiej wartości tego samochodu są sensacją sezonu

1930

Najwyższa wartość za najniższą cenę

Polskie Towarzystwo Samochodów Citroën, Warszawa, ul. Czerniakowska 199

Składy fabryczne:

Warszawa: Towarzystwo Budowy i Sprzedaży Samochodów — Trębacka 11

POZNAŃ, KRAKÓW, LWÓW, ŁÓDŹ, KATOWICE, GDAŃSK, BIELSKO, BYDGOSZCZ; INOWROCŁAW, CZĘSTOCHOWA, BIAŁYSTOK, WŁOCŁAWEK, KUTNO, RADOM, STANISŁAWÓW

„AUTO I TURYSTA" UKAZUJE SIĘ DWA RAZY W MIESIĄCU 1-go I 15-go

Redakcja i Administracja: Warszawa, Warecka 11. Tel. 84-28.. Redaktor naczelny przyjmuje w czwartki od g. 10 do 12-ej. Rękopisów nie zwraca się.

Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 800.—, ¾ strony Z. 560.—, ½ strony Z. 450.—, ⅓ str. Z. 320.—, ⅛ str. Z. 180.—. Ogłoszenia mniejsze niż ⅛ strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor naczelny: **Marjan Osmolski.** Wydawca: **„Auto i Turysta"** Sp. z o. o.

Drukarnia „Literacka", Warszawa, Nowy Świat 22. Telefon 281-88.